Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Geldermalsen
Postbus 112
4190 CC GELDERMALSEN

Bestuurskern
Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/17723

Uw kenmerk
ROG/12.021507

Datum 11 februari 2013
Betreft Schade en hinder van spoortrillingen

Geacht college,

In uw bovenvermelde brief heeft u aangegeven regelmatig klachten te ontvangen van inwoners die last hebben van spoortrillingen die naar hun ervaring vooral worden veroorzaakt door passerende zware goederentreinen. Ook geven inwoners aan dat de spoortrillingen zouden leiden tot schade aan woningen of andere gebouwen. Om de klachten van inwoners te staven hebt u een onderzoeksbureau ingeschakeld om metingen te verrichten in het dorp Tricht dat doorsneden wordt door de spoorlijn Utrecht-Den Bosch. Het onderzoeksbureau Caubergh-Huygen heeft daarover gerapporteerd.

Naar aanleiding van een tweetal moties[1] van de Tweede Kamer is binnen mijn ministerie een project gestart om de mogelijkheden voor normering van trillinghinder te onderzoeken en effecten van eventuele normering in beeld te brengen. Deze problematiek is complex, maar zodra resultaten van dat onderzoek bekend zijn, zal de Tweede Kamer daarover worden geïnformeerd.
Naar aanleiding van uw brief zal ik hieronder het huidige beleid voor trillingshinder nader toelichten. Tevens zal ik ingaan op enkele specifieke punten uit uw brief.

Trillingen, veroorzaakt door spoorverkeer, kunnen niet alleen leiden tot hinder of overlast voor omwonenden, trillingen kunnen ook schade aanrichten aan woningen en/of gebouwen.

a. schade aan gebouwen

Om te kunnen vaststellen of schade aan gebouwen is veroorzaakt door trillingen afkomstig van spoorverkeer, wordt gebruik gemaakt van de SBR Richtlijn A, de “Beoordelingsrichtlijn Schade aan gebouwen” uit 2002. SBR is de afkorting voor de Stichting Bouwresearch. De SBR meet- en beoordelingsrichtlijnen zijn algemeen aanvaard als maatgevend voor gebruikers in wijd uiteenlopende sectoren.
De richtlijnen bieden inzicht in de gevolgen van trillingen die ontstaan door bijvoorbeeld zwaar verkeer of heiwerkzaamheden. De SBR Beoordelingsrichtlijn A is een betrouwbaar instrument om vast te kunnen stellen of schade aan een gebouw veroorzaakt kan zijn door een bepaald trillingsniveau. De normen voor

[1] Moties Neppérus-Jansen (32 123 A, nr. 124) en Aptroot-Dijksma (32 404 A, nr. 17).

deze richtlijn zijn naar het oordeel van deskundigen eerder aan de veilige kant dan aan de ruime kant zoals gesteld door de gemeente Geldermalsen. Dat naar de opvatting van Geldermalsen juridische aansprakelijkheid nauwelijks aantoonbaar is, komt doordat in dit concrete geval de gemeten spoortrillingen in Tricht onder de norm van de SBR Richtlijn A liggen. Dit betekent dat er geen aantoonbaar oorzakelijk verband bestaat tussen de spoortrillingen en de schade aan een woning of gebouw. Trillingen zijn in het algemeen voelbaar bij veel lagere intensiteiten dan die waarop daadwerkelijk schade kan ontstaan. Tegen die achtergrond is het op zich begrijpelijk dat omwonenden geneigd zullen zijn toch een oorzakelijk verband te leggen. Ook is het voorstelbaar dat de zorg van omwonenden voor het ontstaan van schade vervolgens de hinder die men ervaart, weer doet toenemen.

b. hinder voor personen

Naast de SBR Richtlijn A, "Schade aan gebouwen", is voor het vaststellen van trillingshinder nog een tweede richtlijn van belang: de SBR Richtlijn B, "Hinder voor personen". De afgelopen jaren bleek de uitwerking van deze richtlijn tot allerlei problemen te leiden over de precieze interpretatie van de uitkomsten. Reden voor mijn ministerie om hier helderheid in te scheppen. Dit heeft geleid tot de nieuwe Beleidsregel Trillingen Spoorverkeer (BTS) die sinds 20 april 2012 van kracht is. Ik wijs er echter wel op dat deze Beleidsregel alleen van toepassing is bij het nemen van tracébesluiten over aanleg of fysieke aanpassing van spoorwegen, dus bij ruimtelijke ingrepen, en bijvoorbeeld niet bij geleidelijke wijzigingen in de frequentie of samenstelling van het treinverkeer op een bestaande spoorlijn.
Het uitgangspunt van deze nieuwe Beleidsregel is dat het beschermingsniveau van de leefomgeving, en dus de normering van de Beleidsregel, vergelijkbaar is met die van de SBR Richtlijn B. Verder is de reproduceerbaarheid van de trillingsmeting met de Beleidsregel verbeterd. Ook behandelt de Beleidsregel Trillingen onderwerpen, die in de SBR Richtlijn B nauwelijks aan de orde komen. Een voorbeeld daarvan is de uitwerking van een methode om te kunnen beoordelen of maatregelen die kunnen worden getroffen ook doelmatig genoeg zijn om trillingshinder tegen te gaan. Met dit doelmatigheidscriterium kan het bevoegd gezag beoordelen of de kosten van een maatregel opwegen tegen de effectiviteit van die maatregel. Dat is vergelijkbaar met de wetgeving voor geluidhinder, die ook zo'n doelmatigheidscriterium kent. Het is namelijk niet mogelijk om in algemene zin te garanderen dat te nemen maatregelen de overlast of hinder van spoortrillingen volledig zullen voorkomen of wegnemen, terwijl maatregelen gericht op het terugdringen van trillingsoverlast wel een aanzienlijke investering vergen. Het doelmatigheidscriterium strekt ertoe in een concrete situatie een goede en objectieve beoordeling te kunnen maken of een effectieve trillingsreducerende maatregel getroffen kan en moet worden. Terecht wordt ook in het rapport van Caubergh-Huygen dat in opdracht van de gemeente Geldermalsen is opgesteld, aangegeven dat het zeer lastig is maatregelen te treffen ter reductie van de trillingen afkomstig van het spoor, zeker als het – zoals in dit geval in Tricht – laagfrequente trillingen betreft.

In uw brief spreekt u over een verruiming van de normering en het invoeren van een drempel voor wijzigingen. Mede gelet op het voorgaande bestrijd ik dat daar sprake van is. Zoals ik al heb aangegeven, was een belangrijk doel van de nieuwe Beleidsregel Trillingen Spoorverkeer ervoor te zorgen dat de metingen die worden uitgevoerd, goed vergelijkbaar zijn. De manier van meten is daarom veel nauwkeuriger vastgelegd dan in de SBR richtlijn. Gevolg daarvan is dat

Bestuurskern
Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/17723

uitschieters in de metingen minder zwaar meewegen in het eindresultaat dan voorheen waardoor de toetswaarden in sommige gevallen lager kunnen uitvallen. De metingen die in Tricht zijn uitgevoerd laten zien dat dit effect daar geen rol speelt. De invoering van een drempel voor wijzigingen in de Beleidsregel is – in aanvulling op de stand-still bepaling in de SBR Richtlijn B – er op gericht om te voorkomen dat onbelangrijke wijzigingen zouden leiden tot inefficiënte maatregelen. Een dergelijke opzet is niet ongebruikelijk: ook de Wet geluidhinder kent drempels voor de toename van weg- en spoorgeluid. De hoogte van de nieuwe wijzigingsdrempel voor de zogenaamde Vmax[2] van 30% is gekozen omdat deze overeenkomt met de wetenschappelijk aanvaarde voelbaarheidswaarde van trillingen door mensen. Uit het rapport van Caubergh-Huygen valt verder op te maken dat de streefwaarden voor trillingen in de woningen niet of nauwelijks worden overschreden en dat slechts in een enkele woning een aanmerkelijke toename kan optreden. Ik hecht eraan daarbij volledigheidshalve nogmaals op te merken dat de Beleidsregel formeel alleen van toepassing is bij het nemen van tracébesluiten. Naar de mogelijkheden voor wettelijke normering van trillinghinder en de effecten daarvan, loopt momenteel zoals vermeld nog onderzoek.

Tot slot doet u de suggestie tot het langzamer laten rijden van goederentreinen. Om goederentreinen langzamer te laten rijden is een aanpassing van de baanvaksnelheid noodzakelijk en dat kan ingrijpende consequenties hebben voor bijvoorbeeld de capaciteit van het baanvak en de spoorwegveiligheid. De Afdeling bestuursrecht van de Raad van State heeft in meerdere uitspraken[3] aangegeven dat uit de Spoorwegwet volgt dat alleen aanwijzingen gegeven of seinen geplaatst mogen worden die betrekking hebben op een veilig en ongestoord gebruik van het spoor en dus niet om een permanente verlaging van de baanvaksnelheid af te dwingen.

Een gelijkluidende brief hebt u toegezonden aan de Tweede Kamer. Omdat de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu om mijn reactie op die brief heeft gevraagd, zal ik de Tweede Kamer een afschrift van deze brief doen toekomen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

[2] Maximale trillingsnelheid vastgesteld overeenkomstig SBR/BTS.
[3] Zie met name de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 31 augustus 2011, zaaknummers, 200904295/1/M2 en 201009685/1/M2, inzake het tracébesluit “Sporen in Arnhem” en d.d. 15 februari 2012, zaaknummer 201105267/1/R4, inzake het tracébesluit “Sporen in Den Bosch”.